SPORT WODNY



Nr. 18
PAŹDZIERNIK
1937
ROK TRZYNASTY
Cena 90 gr.

Wielki konkurs fotograficzny p. t.:

„Szlaki wodne Wielkopolski"

Towarzystwo Miłośników Fotografii w Poznaniu, współdziałając z Wojewódzkim Komitetem W. F. i P. W. w Poznaniu, organizuje konkurs fotograficzny na

fotografię artystyczną w dużym formacie,

której tematem ma być krajobraz

nad wodami Wielkopolski

i sporty wodne na tychże wodach.

Konkurs ma charakter **ogólnopolski** i mogą w nim brać udział wszyscy miłośnicy fotografii artystycznej.

Pierwsza nagroda wyniesie **150.— zł**, druga **100.— zł**, dwie dalsze nagrody po **50.— zł**, sześć nagród po **25.— zł** i dziesięć nagród po **10.— zł**. Poza tym przewidziane są

nagrody nie pieniężne i wyróżnienia

Fotografie nagrodzone i wyróżnione będą wystawione w czasie „Targów Poznańskich"
Ostateczny termin do nadsyłania prac zostanie wyznaczony na marzec 1938 r.

Książki nadesłane

Inż. Al. Potyrała: *Przemysł okrętowy, jego istota i znaczenie dla gospodarki krajowej.* Warszawa 1937. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej. Stron 68. Cena 45 groszy.

„Dotychczasowe współdziałanie społeczeństwa w dziele rozbudowy naszego życia morskiego — powiada we wstępie autor tej pracy — jest intensywne i dodatnie. Świadczą o tym wyniki różnych akcyj, choćby wspomnieć Fundusz Obrony Morskiej"... „Chcę tu jednak powiedzieć, że doprowadzenie naszej siły morskiej do należytego poziomu" zostanie zrealizowane, gdy przede wszystkim zostaną w tym celu „zwiększone kwoty w budżecie państwowym".

By uprzystępnić szerszemu ogółowi zrozumienie i konieczność realizacji hasła „Budujmy okręty na własnej stoczni" — w tej pożytecznej i bardzo aktualnej broszurce dzieli się z czytelnikiem szeregiem spraw, związanych z przemysłem okrętowym. Najpierw więc znajdujemy tu określenie pojęcia „przemysł okrętowy", następnie zaś analizę potrzeb materiałowych nowoczesnego budownictwa okrętowego, uzasadnienie, że winniśmy i w zupełności możemy potrzebne materiały produkować w kraju; — dalej autor wyjaśnia, jaki jest zakres produkcji przemysłu okrętowego, analizuje potrzeby inwestycyjne i porusza zagadnienie kosztów, by dojść do rzeczowego stwierdzenia, że Polska winna jaknajszybciej przystąpić do budowy okrętów w kraju, w zakresie jak najszerszym.

St. Zalewski: *Abecadło Gdańskie.* Warszawa 1937. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej. Stron 56. Cena 50 groszy.

Niewielka ta broszurka wydana została z myślą, by w szczupłych ramach zmieścić i wystarczająco omówić szereg spraw, składających się na całokształt zagadnienia gdańskiego. Jak mówi na wstępie autor, doskonały znawca tego zagadnienia, książeczka „napisana została w tym celu, ażeby każdy Polak, bez względu na rodzaj swego wykształcenia, bez względu na ilość czasu, jaką rozporządza, oraz na pracę, której się poświęca, — mógł szybko, łatwo i prosto objąć całość sprawy gdańskiej".

Poszczególne zagadnienia, składające się na tę całość, ułożone zostały alfabetycznie i stąd tytuł broszury. Ten pomysłowy układ sprawia, że odrazu znajdujemy w niej to, czego szukamy, a jednocześnie czytelnikowi przychodzi na myśl, że jest to abecadło, które każdy Polak winien znać na pamięć. Geograficzne położenie Gdańska i stąd jego gospodarcza zależność od Polski, polityka i służba celna w Wolnym Mieście, jego środki komunikacyjne, ewolucja wewnętrznych stosunków Gdańska, finanse, historia, umowy gdańsko-polskie, stosunek do Ligi Narodów, Polonia gdańska, instytucje prawne i gospodarcze i t. d. — oto szereg poszczególnych zagadnień, zawartych w tej broszurze, a ujętych rzeczowo, jasno, prosto i dostępnie.

ROK 13 WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1937 R. № 18

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Trójmecz wioślarski Włochy — Szwajcaria — Węgry

Myśl rzucona przez Polskę w r. 1936 zdobyła sobie powodzenie w świecie wioślarskim. Po meczu wioślarskim Polska-Węgry, który wszedł na stałe do programu regat polskich i węgierskich wioślarzy, *Włochy* wystąpiły z propozycją rozegrania trójmeczu wioślarskiego, do którego zaprosili *Szwajcarię i Niemcy*. C. ostatni na zaproszenie odpowiedzieli odmownie, twierdząc, że ich osady są już zbyt długo w treningu, aby je zmuszać do startu w połowie września. W miejsce Niemców zaproszono więc *Węgrów*, którzy zaproszenie przyjęli.

Trójmecz interesuje nas specjalnie także z tego względu że został on rozegrany na wodach portu hydroplanowego w Mediolanie a więc tam, gdzie za rok odbędą się mistrzostwa Europy. Tor regatowy leży poza miastem we wschodnim kierunku i dzisiaj nie jest jeszcze wykończony. Basen, położony na równinie lombardzkiej, ma długości 2.800 m i jest szeroki ok. 150 m, tak, że właściwie można puszczać 10 łodzi równocześnie. W połowie toru znajduje się boczny kanał, nad którym pobudowano hangary. W przyszłości zostanie pobudowany specjalny schron na łodzie wioślarskie, podobnie jak i trybuna żelazobetonowa, pozwalająca na oglądanie biegów od startu do mety. Wiatr wieje tu rzadko, tak, że nie zachodzi obawa aby tory miały różnolite warunki startu. Nowy tor został już zwiedzony przez prezesa FISA p. Fioroniego i sekretarza FISA p. Müllegga, którzy uznali go za doskonały.

Na tym torze został w dn. 11 i 12 września 1937 r. rozegrany trójmecz wioślarski Włochy Szwajcaria Węgry. Trójmecz ten wykazał w całej rozciągłości wielką potęgę wioślarską Włochów, którzy planowo pracując nad narybkiem nie tylko w klubach „społecznych", ale także w organizacjach typu naszego P. W., doszli znowu do wysokiej klasy europejskiej, a w porównaniu z mistrzostwami Europy wykazali dalsze postępy.

Zwycięstwo w pięciu konkurencjach na siedem rozgrywanych oraz dobra postawa w biegach jedynek i czwórek bez sternika, w których osady włoskie zajęły drugie miejsca, dowodzą że w roku przyszłym Włochy będą najpoważniejszym przeciwnikiem na mistrzostwach Europy. Szwajcaria odegrała tylko drugie skrzypce w tym tercecie. Studach wygrał bieg jedynek bardzo lekko, natomiast słynna czwórka F.C.Z. przegrała bieg ze sternikiem a zwyciężyła w czwórkach bez sternika zaledwie o 1 sekundę młodą osadę włoską. Czwórka ta wygląda stanowczo na przetrenowaną. W pozostałych biegach osady szwajcarskie miały wiele do powiedzenia, walczyły z Włochami bardzo zacięcie i ulegały przeważnie na finiszu. Jedynie w dwójkach podwójnych Studach i Haas musieli zadowolić się trzecim miejscem.

Węgrzy startowali na pożyczonych łodziach i to było zapewne przyczyną ich porażki. Ponadto osady ich robiły wrażenie przemęczonych licznymi startami. W wielu biegach Węgrzy pozostawali daleko w tyle i jedynie w ósemkach nawiązali walkę z obydwoma przeciwnikami.

Skutkiem niepogody na trybunach zebrało się tylko ok. 2000 widzów, mimo że regaty były bardzo interesujące.

Wyniki regat były następujące:

Dzień pierwszy.

Czwórki ze sternikiem: 1) *Włochy (S. C. Timavo Monfalcone)* 7:04, 2) Szwajcaria (F. C. Z. Zurych) 7:07, 3) Węgry (Ujpest Budapeszt) 8:11. Start był po raz pierwszy dawany *strzałem - pistoletu*, skutkiem czego osada FCZ została na starcie. Na 500 m Szwajcaria była już jednak równo z Włochami, a na 1000 m prowadziła o ... długości. Na 1500 m dystans ten został zmniejszony do dzioba łodzi, na 1800 m obydwie łodzie były znowu równo. W osadzie F. C. ... widać przemęczenie, finisz nie udaje się i Włochy wygrywają. Węgry przez cały czas poza walką, daleko w tyle.

Jedynki: 1) *Studach (Szwajcaria)* 7:04, 2) Scherl (Włochy) 7:47, 3) Janos (Węgry) 8:05. Po starcie Studach zostaje w tyle, ale na 150 m mija już Janosa a na 750 m Scherla i odtąd jedzie niezaniepokojony do mety.

Dwójki bez sternika: 1) *Włochy (S.C. Olona Mediolan)* 7:35.2, 2) Szwajcaria (S. C. Biel) 7:43.4, 3) Węgry (M. E. ...) 8:01. Mistrzowska dwójka Europy prowadziła bieg od startu do mety. Szwajcarzy trzymali się dzielnie a Węgrzy znowu nie odegrali żadnej roli.

Dzień drugi.

Czwórki bez sternika: 1) *Szwajcaria (F. C. Z. Zurych)* 6:42, 2) Włochy (Dopolavoro Ferroviaro Genua) 6:43, 3) Węgry daleko w tyle. Przez cały tor wrzała zażarta walka między rutynowanymi Szwajcarami a młodą osadą włoską. Szwajcarzy nigdy nie mieli większej przewagi, jak pół długości a wygrali o dziób łodzi. Węgrzy na 1000 m przesterowali się i znowu żadnej roli nie odegrali.

Dwójki podwójne: 1) *Włochy (osada kombinowana)* 6:56.2, 2) Węgry (Nemzeti), 3) Szwajcaria (Grasshoppers Club Zurych) 7:09.2. Jedyny punkt, na który Węgrzy liczyli, przypadł znowu w udziale osadzie włoskiej. Osada ta od startu w szybkim tempie ok. 40 uderzeń na minutę, wysunęła się na czoło i odparła wszystkie wysiłki przeciwników. Szwajcarzy od początku do końca jechali na trzecim miejscu. Studach wraz z Haasem wykazali brak zgrania, gdyż Studach zastąpił ponownie Rufliego, który startował w Amsterdamie na tym typie łodzi.

Dwójki ze sternikiem: 1) *Włochy* 7:58.4, 2) Szwajcaria (S. C. Biel) 8:06, 3) Węgry 8:22. Włosi wystartowali zwykłym sobie szalenie szybkim startem i powoli powiększali swoją przewagę. Na 1500 m mieli już dwie długości, podczas gdy Szwajcarzy ograniczyli się do pilnowania Węgrów, znowu kończących bieg na ostatnim miejscu.

Ósemki: 1) *Włochy (Unione Canottieri Livornesi)* 6:18.1, 2) Szwajcaria (F. C. Z. Zurych) 6:20.2, 3) Węgry (Pennonia Budapeszt) 6:21.4. Był to najpiękniejszy bieg dnia. Po starcie mistrzowie Europy — Włosi wysunęli się na czoło, potym przegonili ich Węgrzy, a Szwajcarzy stale znajdowali się na trzeciej pozycji. Na 1000 m Włosi mieli już blisko długość przewagi. Na finiszu wszystkie trzy łodzie zbliżyły się do siebie, Szwajcarzy przeszli Węgrów, ale na pokonanie Włochów nie starczyło im już czasu.

Punktacja ogólna meczu: 1) *Włochy* 6.5 p., 2) Szwajcaria 2.5 p., 3) Węgry 0 p.

W. Długoszewski.

Regaty międzyklubowe w Warszawie
dnia 19 września 1937 r.

Wielkie regaty, w których startują osady najwyższej klasy są oczywiście pięknym widowiskiem, ale zawody, w których biorą udział młode osady wykazujące wielkiego ducha walki i spory zasób ambicji stanowią dla każdego starego wioślarza jeszcze piękniejszy widok. To też rosło serce każdego widza podczas ostatnich regat w Warszawie, kiedy widział młodych wioślarzy, walczących o palmę pierwszeństwa z podziwu godną zaciętością. Stylu tam było niewiele, technika jeszcze w „powijakach", ale te współczynniki przychodzą dopiero w miarę lat pracy i treningu. Z tego też powodu regaty jesienne w Warszawie były objawem bardzo pocieszającym.

Na starcie obok wielkich klubów jak BTW, WTW, startowały osady prowincjonalne oraz młodych klubów warszawskich, startował także najmłodszy klub PZTW - Harcerski K. S. Wilno. Ten ruch w ostatnim dniu regatowym w roku pozwala mieć duże nadzieje na przyszłość.

WTW spisało się doskonale. Wygrało czwórki młodszych, jedynki młodszych oraz ósemki nowicjuszy, a w pozostałych biegach miało wiele do powiedzenia. Kto wie, czy gdyby nie pech, WTW nie odniosłoby jeszcze zwycięstwa w jedynkach i w jedynkach nowicjuszy. Osady WTW wykazały też najwięcej przygotowania technicznego.

Klub wioślarski „Wisła" musiał zrezygnować ze startu swej czwórki seniorów, gdyż zabrakło Ostrowskiego. A szkoda, gdyż osada ta na swojej łodzi i na swojej wodzie mogłaby stawić dobrze czoła osadzie BTW. Pozostała więc „Wiśle" osada młodzieży szkolnej, która walczyła ambitnie z HKS-em i uległa tylko o sekundę, oraz czwórka wagi lekkiej, która jednak ustępowała znacznie osadzie Włocławka.

Licznie startował K. S. Syrena Warszawa. Zwycięstwo Kowalewskiego w jedynkach nowicjuszy było wynikiem dobrej taktyki biegu, ale z treningiem a zwłaszcza sterowaniem tego skifisty nie jest jeszcze wszystko w porządku. Za to czwórka klepkowa odniosła piękny sukces, podobnie jak i ósemka nowicjuszy, która walczyła nadzwyczaj ambitnie.

Z uznaniem należy podkreślić znaczne ożywienie w K. S. Związku Urzędników Administracji Wojskowej (Z.U.A.W.). Zwycięstwo w czwórkach nowicjuszy oraz dobra postawa ósemki nowicjuszy pozwalają spodziewać się, że w roku przyszłym zobaczymy te osady jeszcze nieraz na starcie. Kierownictwu tego klubu należy się duże uznanie za trud i pracę. Szkoda, że „ZUAW" nie ma lepszych łodzi, gdyż np. przegrana w ósemkach była wynikiem jedynie gorszej łodzi.



Jedynki na finiszu.

Pozostałe kluby warszawskie wystawiły przeważnie po jednej osadzie. Oficerski Y. K. wykazuje pewne załamanie formy i brak treningu. Sądzimy, że jest to objaw przemijający. Polska YMCA wystawiła czwórkę półwyścigową, której znaczna przegrana jest skutkiem złego sterowania. WKS Żoliborz wyróżnił się tylko drugim miejscem w czwórkach młodszych. W starszych osada Żoliborza stała na straconej pozycji wobec znacznie lepszej technicznie i silniejszej fizycznie osady BTW. Policyjny K. S. próbuje swych sił, ale osada policyjna posiada jeszcze zbyt mały zasób treningu i doświadczenia regatowego, by móc odegrać jakąś rolę. K. S. Rodzina Urzędnicza to narazie tylko Szawara na skifie. Mamy nadzieję, że w roku przyszłym będzie lepiej i liczniej.

Kluby prowincjonalne dopisały nadzwyczajnie. BTW, któremu nie dało się sprowadzić łodzi ze względu na trudności kolejowe, startowało tylko w czwórkach kombinowanej z wioślarzy ósemki osadą. Czwórka ta nie reprezentuje wysokiej klasy, ale na regaty warszawskie wystarczyła, by wygrać z wielką przewagą.

Bydgoskie Wioślarki nie przyjechały bo nie miały po co. W Warszawie nie znalazły przeciwniczek. Kujawski K. W. Włocławek zajął drugie miejsce w czwórkach półwyścigowych, dowodząc, że i w małych klubach można dojść do dobrych wyników. Towarzystwo Wioślarskie Włocławek posłało swoją osadę do dwóch biegów. W czwórkach młodszych włocławiacy nie mogli dać rady, ale w czwórkach wagi lekkiej odnieśli wyraźne zwycięstwo.

Wreszcie Harcerski Klub Sportowy debiutował po raz pierwszy na wodach stolicy. Debiut ten wypadł bardzo dobrze. Zwycięstwo w biegu czwórek półwyścigowych młodzieży po biegu, rozegranym b. dobrze pod względem taktycznym, oraz drugie miejsce w czwórkach nowicjuszy to wyniki, jak na pierwszy start doskonałe.

Panie miały tylko jeden bieg. Warszawski Klub Wioślarek zrewanżował się osadzie WKS Żoliborz, za porażkę poniesioną na wiosnę i wygrał bezapelacyjnie. Szkoda, że panie ciągle ograniczają się do ciężkich „półbaków" a jakoś dziwnie unikają łodzi wyścigowych, bardziej odpowiadających paniom.

Naogół jednak regaty, choć bardzo ciekawe i sprawnie zorganizowane, nie przyniosły wielkich sensacyj i doniosłych odkryć. Ale właśnie celem regat jesiennych jest przegląd młodych sił i narybku oraz danie tej młodzieży okazji do zwycięstwa. Młode te osady muszą jednak jeszcze wiele popracować nad stylem i techniką. Widzieliśmy osady jak np. K. S. Syrena, które jechały w bardzo szybkim tempie (do 40 uderzeń na minutę). Taktyka ta może była i dobra, ale cóż z tego, skoro w tym tempie zatracały się wszelkie atletyczne wartości wiosłowania. Kluby warszawskie powinny wykorzystać ten zapał, jaki się dał poznać pod koniec sezonu wśród młodzieży i skłonić ją do racjonalnego treningu w ciągu zimy. Poza tym lepszą uwagę należy zwrócić na tabor. Nie wygrywa się tylko na nowych łodziach, czasem i stare łodzie są dobre i mogą służyć, ale o łodzie te trzeba odpowiednio dbać i uzupełniać braki. O tym powinni pamiętać kierownicy klubów, wysyłający osady do regat.

Poza tym uwaga ogólniejsza, która nie odnosi się tylko do regat warszawskich: musimy pomyśleć o szkoleniu sterników. Sternik regatowy to nietylko osoba, która drze się, jak opętana na wioślarzy, to człowiek, który myśli także o tym gdzie jedzie. Jest to szczególnie ważne na prądzie, zwłaszcza tak szybkim, jak był ostatnio w Warszawie czy



W czwórkach półwyścigowych pań zwyciężył Warsz. Klub Wioślarek.

Krakowie. Na takiej wodzie trzeba także od czasu do czasu pociągnąć za sznurek i wyprowadzić łódź na swoją wodę, aby nie przeszkodzić przeciwnikowi i walkę rozegrać lojalnie — bez protestów.

Pomyśleć także muszą o lepszym treningu nasi skifiści. Łodzie muszą być lepiej ustawiane a trening trochę solidniej przeprowadzany. Na skifie nie wystarczy tylko jeździć — trzeba także trenować.

Wysoki stan wody na Wiśle umożliwił puszczenie w finałach trzech łodzi naraz, co zwiększyło zainteresowanie regatami i zrobiło je bardziej widowiskowymi, zwłaszcza, że w wielu biegach osady walczyły do ostatka a różnice na mecie były minimalne. Organizacja, spoczywająca w rękach „Warszawskiego Komitetu Międzyklubowego" z p. Bernatowiczem, jako prezesem i p. Burzyńskim jako sekretarzem na czele, dopisała w zupełności. Publiczności było również sporo, ale też nie miała ona powodów do narzekania. Regaty warszawskie stanowiły jednym słowem piękne zakończenie sezonu wioślarskiego w stolicy. Czekamy jeszcze na regaty długodystansowe i mamy nadzieję, że i one powiodą się równie dobrze.

Wyniki regat.

Sobota 18 września przedbiegi:

Czwórki półwyścigowe I Przedbieg:

1) K. S. Syrena — 5:58,
2) K. S. ZUAW, Warszawa — 6:02,7.

II Przedbieg:

1) K. S. YMCA, Warszawa — 5:58,7,
2) K. W. Wisła, Warszawa — 6:08.

III Przedbieg:

1) Kujawski K. W. Włocławek — 6:18.9,
2) Policyjny K. S. Warszawa — 6:41.5.

Czwórki młodszych I przedbieg:

1) WTW. Warszawa — 5:54.
2) Oficerski Y. K. R. P., Warszawa — 6:02.6.

Finały.

Czwórki młodszych:

1) W. T. W. Warszawa — 5:03.6.
Furs O., Cepek Wł., Trębowicz H., Aleksandrowicz E., ster. Rościszewski H.
2) W. K. S. Żoliborz, Warszawa — 5:09.9.
3) Tow. Wiośl. Włocławek — 5:10.6.

Jedynki:

1) Szawara: K. S. Rodzina Urzędnicza, W-wa — 6:08.
Kazimierczak W.T.W. biegu nie ukończył, skutkiem wywrócenia się.

Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:

1) K. S. Syrena, Warszawa — 5:33.
Tyszko St., Rudnicki B., Fedorowicz R., Słowikowski A., ster.: Fazlejew Z.
2) Kujawski K. W. Włocławek — 5:33.8.
3) Polska YMCA, Warszawa.

Jedynki nowicjuszy:

1) Kowalewski L., K. S. Syrena, Warszawa — 5:44.6.
2) Werpachowski, WTW., Warszawa — 5:44.8.

Czwórki półwyścigowe pań:

1) Warszawski Klub Wioślarek — 4:42.
Sipowicz W., Czerwińska St., Zajączkowska W., Orzechowska M., ster. Grabicka J.
2) W. K. S. Żoliborz, Warszawa — 4:45.4.

Czwórki nowicjuszy:

1) K. S. ZUAW, Warszawa — 5:09.
Zych W., Podsiadły E., Sobczyński M., Czarnecki A., ster. Nieprzecki L.
2) Harcerski K. S. Wilno — 5:13.
3) W. T. W. Warszawa — 5:13.3.

Czwórki:

1) Bydgoskie T. W. — 5:02.7.
Dondajewski B., Dominiak A., Parzysz M., Grobelny St., ster. Cegielski H.
2) W. K. S. Żoliborz, Warszawa — 5:10.1.

Czwórki półwyścigowe młodzieży szkolnej:

1) Harcerski K. S. Wilno — 4:11.
Trojanowski E., Kieliszczyk Wł., Pawlowski C., Markowski Wł., ster. Nowicki M.
2) K. W. Wisła, Warszawa — 4:12.
3) K. S. Syrena, Warszawa.

Jedynki młodszych:

1) Łabędzki: WTW., Warszawa — 5:35.8.
2) Kazimierczak: WTW, Warszawa — 5:46.
3) Szawara M.: K. S. Rodzina Urzędnicza, W-wa.

Czwórki wagi lekkiej:

1) Towarzystwo Wioślarskie Włocławek — 5:09.8.
Piasecki K., Urbański Zd., Wojciechowski Z., Siedlecki St., ster.: Chrzanowski H.
2) K. W. Wisła, Warszawa — 5:15.4.
3) K. S. Syrena, Warszawa.

Ósemki nowicjuszy:

1) W. T. W. Warszawa — 4:52.6.
Furs O., Cepek Wł., Skrzyński St., Szymczyk St., Trębowicz H., Werpachowski St., Adamiec E., Aleksandrowicz E.
2) K. S. Syrena, Warszawa — 4:54.
3) K. S. ZUAW, Warszawa— 4:55.

Walkowerem (bez punktów) nagrodę wędrowną zdobyło w ósemkach młodszych: BTW Bydgoszcz.

Biegi: dwójek bez sternika i czwórek pań zostały skreślone z programu skutkiem zgłoszenia tylko po jednej osadzie.

Na zakończenie regat odbyło się na przystani K. W. „Wisła" rozdanie nagród, którego po pięknym przemówieniu dokonał prezes Warsz. Komitetu Międzyklubowego p. E. Bernatowicz.

Wł. Długoszewski



IV. Regaty Propagandowe w Grudziądzu

dnia 19 września 1937 r.

Czwarte Regaty Propagandowe w Grudziądzu miały się odbyć według kalendarza sportowego dnia 8 sierpnia 1937 r., jednakże z powodu niskiego stanu wody i licznych mielizn, podobnie jak w 1936 r., nie mogły się odbyć w ustalonym terminie.

Grudziądzkie Towarzystwo Wioślarskie „Wisła", dotychczasowy organizator regat, mimo nastręczających się trudności nie zrezygnowało z urządzenia regat, znajdując w ramach „Tygodnia Propagandy Estetyki Miast w Grudziądzu" odpowiednią ku temu okazję.

P. Z. T. W. zatwierdził termin regat na dzień 19 września 1937 r.

Organizatorzy regat przygotowali się starannie.

Zainteresowanie publiczności regatami było duże dzięki życzliwej propagandzie prasy. Już na pół godziny przed rozpoczęciem regat widać było po stokach wiślanych tłumnie spieszących gości. Trzeba jednakże mieć pecha, gdyż w tej chwili zaczął padać deszcz. To spowodowało, że goście w połowie zawrócili do domu. Przyszli tylko zdecydowani sympatycy wioślarstwa, którzy mimo deszczu wytrwali do końca.

Do regat stanęło 7 towarzystw związkowych na 10 zgłoszonych, oraz 2 gimnazjalne kluby wioślarskie z Grudziądza, które stanęły do biegu młodzieży do lat 18-tu. Życzyć sobie należy, ażeby młodzież gimnazjalna zachęcona tegorocznym doświadczeniem, stanowiła w przyszłości stałego uczestnika regat, mając na względzie dobro rozwoju wioślarstwa polskiego.

Warunki wodne jak na stosunki wiślane były względnie dobre, za czym przemawiają wyniki biegów, naogół wyrównane pod względem czasów.

W pierwszym biegu czwórek półwyścigowych dla osad grudziądzkich doszło do rozbicia łodzi na samym finiszu! Pierwsza przybyła do mety osada gospodarzy G. T. W. „Wisła", prowadząc zdecydowanie do samego startu. Arbiter zdyskwalifikował osadę za zajechanie toru osadzie G. R. V. Sędziowie, na których oczach nastąpiła kolizja, stanęli na stanowisku, że osada G. R. V. skręciła na osadę G. T. W. „Wisła" Wobec opinii arbitra pierwsze miejsce i nagrodę przechodnią przyznano osadzie G. R. V.

Zdyskwalifikowana osada formą i duchem walki górowała nad przeciwnikiem, zaprawionym w czteroletnich bojach wioślarskich i technicznie od niej lepszym, wygrywając ponadto przedbieg i bieg IX



Mistrzyni Polski Jadwiga Krynicka zwyciężyła również w regatach grudziądzkich.

Po skończonych biegach deszcz przeszedł w ulewę z piorunami.

Mimo tej niepogody nastrośe na rozdaniu nagród i dyplomów w Królewskim Dworze były bardzo pogodne. Wiceprezes G. T. W. „Wisła" drh. Chudziński powitał miłych gości. W pięknych słowach przemówił do zebranych przedstawiciel P. Z. T. W. drh. dyrektor Żewicki, zachęcając wioślarzy grudziądzkich do intensywnej i owocnej pracy dla chwały wioślarstwa polskiego.

Po rozdaniu nagród odbyła się zabawa, trwająca do późna.

Wyniki były następujące:

Bieg 1. Czwórki półwyścigowe dla osad grudziądzkich.

1) Grudziądzkie Towarz. Wioślarskie „Wisła" — 7:51. (została zdyskwalifikowana).
2) Graudenzer Ruderverein.

Bieg 2. Czwórki półwyścigowe młodzieży do lat 18-tu.

1) Grudziądzkie Towarz. Wioślarskie „Wisła" — 4:59. Piotrowski, Rybczyński, Sandach, Muller, st. Reder.
2) Gimnazjalny Klub Sport. „Sparta", Grudziądz — 5:13
3) Gimnazjalny Kl. Sport. „Orlęta", Grudziądz — 5:31.
4) Klub Wioślarski Gdańsk — wycofał się.

Bieg 3. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy:

1) Kolejowy Klub Wioślarski, Bydgoszcz — 7:07. Stawski, Liegman, Szczybura, Walczak, st. Wierniewski.
2) Policyjny Klub Sportowy Bydgoszcz — czas nie not.
3) Klub Wioślarski „Gopło" — odpadł w przedbiegach.
4) G. T. W. „Wisła", Grudziądz (Osada nr. 4) — (odpadła w przedb.)
5) G. T. W. „Wisła" Grudziądz (osada nr. 5) — wycofana z powodu wypadku wioślarza, weszła do finału.

Bieg 4. Jedynki pań.

1) Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła" — walkowerem. Krynicka Jadwiga.

Bieg 5. Jedynki.

1) Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła" — walkowerem.
2) Towarzystwo Wiośl. w Włocławku — wycofało się.

Bieg 6. Czwórki nowicjuszy.

1) Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie — 6:20. Dudziński, Leu, Świątkowski, Figiel, st. Kniola.
2) Graudenzer Ruderverein — 6:28.

Bieg 7. Czwórki półwyścigowe pań.

1) Bydgoski Klub Wioślarek — 4:38. Bukowska, Gordonówna, Zarembianka, Treuchlowa, st. Molska.
2) Grudziądzkie Towarzystwo Wiośl. „Wisła" — 4:43.

Bieg 8. Jedynki półwyścigowe.

1) Graudenzer Ruderverein — Dumont — 7:29.
2) G. T. W. „Wisła", Grudziądz — Kreckl — 7:34.
3) Graudenzer Ruderverein — Mischliński — nie ukończył biegu.

Bieg 9. Czwórki półwyścigowe.

1) Grudziądzkie Tow. Wiośl. „Wisła" — 6:58. Sobociński, Lubiński, Sandach, Widomski, st. Reder.
2) Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie — 7:08.
3) Kolejowy Klub Wiośl. w Bydgoszczy — czas nie not.
4) Graudenzer Ruderverein — odpadł w przedbiegach.
5) Policyjny Kl. Sport. w Bydgoszczy — odp. w przedb.

Bieg 10. Czwórki bez ograniczeń.

1) Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie — 6:43. Dudziński, Leu, Świątkowski, Figiel, st. Kniola.
2) Graudenzer Ruderverein — 6:48.

M. Chudziński

Kilka słów o rozwoju kadłuba

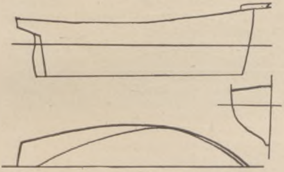
Niemiecki konstruktor dr R. Lohmann w książce swej zatytułowanej „Brotskonstruktion" zamieszcza szereg bardzo ciekawych uwag dotyczących rozwoju konstrukcji kadłuba jachtu z punktu widzenia historycznego.

Wynika z nich, że historię kadłuba jachtu, poczynając od średniowiecza, można podzielić na dwa zasadnicze okresy, charakteryzujące się dwiema przeciwnymi zasadami konstrukcyjnymi. W pierwszym okresie, trwającym mniej więcej do połowy XIX wieku, jeśli chodzi o kształt linii wodnej, to wyznawana jest zasada ujęta w lapidarny skrót: „głowa dorsza — ogon makreli".

Konstruktorzy czerpią pomysły z kształtów ryb, mniemając, że już sama natura przystosowała je najlepiej do poruszania się w wodzie. Mniemanie to było słuszne, zapomniano tylko o tym, że ryby pływają będąc całkowicie zanurzone w jednym ośrodku — wodzie, natomiast statki pływają na granicy dwu ośrodków: wody i powietrza.

Warunki w obu wypadkach są różne, a więc i kształty muszą być różne.

Jachty budowane w myśl wymienionej zasady (rys. 1)



Rys. 1.

posiadają pękatą linię wodną na dziobie, a długą, wysmukłą w części rufowej. Nawisów niema zupełnie, kadłub nad wodą i pod wodą posiada prawie równą długość, co uniemożliwia osiągnięcie należytej zwrotności. Linia kilu jest prosta. Jachty są stosunkowo krótkie a wysokie.

W wieku XIX powstaje zasada krańcowo przeciwna. Wymaga ona, by dziób był długi, ostry i wąski celem zmniejszenia oporu kształtu przy rozcinaniu wody. Rufa ma być bardziej pełna, a największa szerokość powinna się znajdować w środku długości. Jak widać druga reguła odpowiada prawie zupełnie nowoczesnemu kształtowi jachtu.

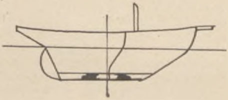


Rys. 2.

Obie zasady walczą o panowanie w budownictwie jachtowym, wreszcie rok 1851 przynosi klęskę pierwszej z nich. W roku tym dn. 23 sierpnia amerykański szkuner „America" (rys. 2), jako pierwszy jacht o nowoczesnym kształcie, odnosi zdecydowane zwycięstwo nad 14 najlepszymi angielskimi jachtami. Zwycięstwo to wywalczone w obecności królowej Wiktorii wywołało wielkie poruszenie i spowodowało nawet interpelację w Izbie Gmin.

„America" jest pierwszym jachtem posiadającym płaskie, deskowate żagle w przeciwieństwie do dawniej używanych, bardzo głębokich i jednolicie wybrzuszanych. Jest to już bardzo wielki postęp, gdyż przejście od brzuchatego żagla do płaskiego było znacznie trudniejsze, niż od płaskiego do dzisiejszego lekko wygiętego żagla. Pomimo tych zalet „America" posiada jeszcze mało zwrotny, długi w części podwodnej kadłub. Charakterystyczny jest również wielki fok i bardzo pochylone do tyłu maszty.

Dalszy rozwój kadłuba idzie po linii zwiększania jego zwrotności. Powstaje niemiecki jacht „Lolly" (rys. 3) za-

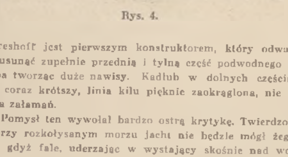


Rys. 3.

projektowany przez konstruktora Saefkowa, posiadający podwodną część kadłuba skośnie ściętą na rufie i dziobie.

Jednocześnie w Ameryce powstają jachty mieczowe. W przeciwieństwie do dziś używanych, były to jachty olbrzymie, wielkością nie ustępujące dużym jachtom kilowym. Nowy ten rodzaj jachtu dzięki takim zaletom jak, stosunkowo małe zanurzenie i znaczna zwrotność, zdobywa szybko uznanie, rozpowszechnia się i zaczyna bardzo poważnie zagrażać jachtowi kilowemu.

Dopiero słynny amerykański konstruktor Herreshoff ratuje ten ostatni od zagłady, budując prototyp dzisiejszego, naprawdę nowoczesnego jachtu słynną „Glorianę" (rys. 4).



Rys. 4.

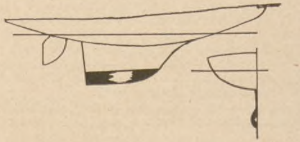
Herreshoff jest pierwszym konstruktorem, który odważył się usunąć zupełnie przednią i tylną część podwodnego kadłuba tworząc duże nawisy. Kadłub w dolnych częściach jest coraz krótszy, linia kilu pięknie zaokrąglona, nie posiada załamań.

Pomysł ten wywołał bardzo ostrą krytykę. Twierdzono, że przy rozkołysanym morzu jacht nie będzie mógł żeglować, gdyż fale, uderzając w wystający skośnie nad wodą dziób, uniemożliwią zwrot. Przypuszczano również, że jacht będzie się wbijał wysmukłym dziobem w fale biorąc wodę na pokład itp.

Herreshoff nie dał się zrazić, walcząc z olbrzymimi trudnościami wybudował jacht i w roku 1891 „Gloriana" odniosła szereg zwycięstw, żeglując przy każdym wietrze i pogodzie.

W konstrukcji Herreshoffa możemy zaobserwować już wszystkie zasadnicze cechy nowoczesnego jachtu. A więc, nisko umieszczony balast, kształt kadłuba o możliwie małej powierzchni zwilżanej, zapewniający zmniejszenie tarcia o wodę, wysmukła linia wodna. Słowem — jest to jacht nowoczesny.

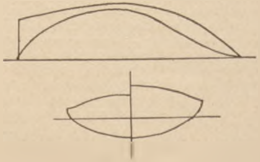
Zachęcony powodzeniem Herreshoff posunął się jeszcze dalej i spróbował połączyć konstrukcję jachtu mieczowego z kilowym (rys. 5). Powstał w ten sposób pierwszy jacht



Rys. 5.

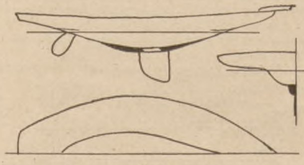
posiadający umieszczoną pionowo pod dnem płytę, zakończoną u dołu odpowiednio oprofilowanym balastem. Jacht ten nosząc imię „Bubble" szeregiem zwycięstw, zdobył szybko sławę.

W klasach mniejszych panuje w tym czasie niepodzielnie jacht mieczowy. Jeśli jednak mowa o małych klasach, to należy zaznaczyć, że w dzisiejszym pojęciu klasy te nie mogłyby być nazwane małymi. Jachty mieczowe posiadały olbrzymią powierzchnię ożaglowania, co pociągało za sobą znaczną szerokość jachtu przy stosunkowo niewielkiej długości. Konieczna też była duża ilość załogi, zmuszonej do ustawicznego balastowania na burcie. Dla scharakteryzowania tego typu jachtów warto przytoczyć, że niektóre z nich przy długości kadłuba odpowiadającej długości naszej 30-ki (około 8 m rys. 6) potrafiły dźwigać ożaglowanie o powierzchni 150m². Załoga składała się z 15—20 osób, z których każda w czasie balastowania trzymała w ręku balast wagi kilkunastu kilogramów. Oczywiście takie rozwiązanie nie mogło nikogo zadowolić; żeglowanie na jachcie mieczowym było bardzo trudne, a praca załogi, szczególnie przy silnym wietrze nie mogła być zaliczona do przyjemności. Powstał więc problem: w jaki sposób nie zmniejszając szerokości jachtu, podyktowanej koniecznością zachowania stateczności, zbudować jacht szybszy, a więc węższy, przynajmniej w części podwodnej.



Rys. 6.

Zagadnienie to rozwiązał w bardzo ciekawy sposób niemiecki konstruktor O. Kruger, budując w r. 1897 swój jacht „Trirumpf" (rys. 7). Jacht ten posiadał jakgdyby 2 kadłuby, jeden wąski a głęboki, zanurzony w wodzie, drugi płaski i szeroki umieszczony na pierwszym. Górna, szeroka część kadłuba spełniała więc rolę pływaków, zanurzając się tylko w czasie przechylania. Jacht posiadał również balast umieszczony pod dnem.



Rys. 7.

Pomimo tych wszystkich trudności, konserwatyzm zarówno konstruktorów jak i żeglarzy, nie pozwalał na przejście do jachtów mieczowych o małej powierzchni ożaglowania. Naprawdę małymi jolkami mieczowymi nie zajmował się nikt. Dziedzina ta leżała aż do początków XX wieku odłogiem. Budowa jolek spoczywała całkowicie w rękach rzemieślników i amatorów. Żaden szanujący się konstruktor nie poświęcał jej uwagi; wydawało się, że zawsze jolki małe będą zbyt powolne i że nigdy nie będą odgrywać jakiejkolwiek roli w sporcie żeglarskim. Dopiero dziś jesteśmy świadkami ich wielkiego rozwoju i znaczenia.

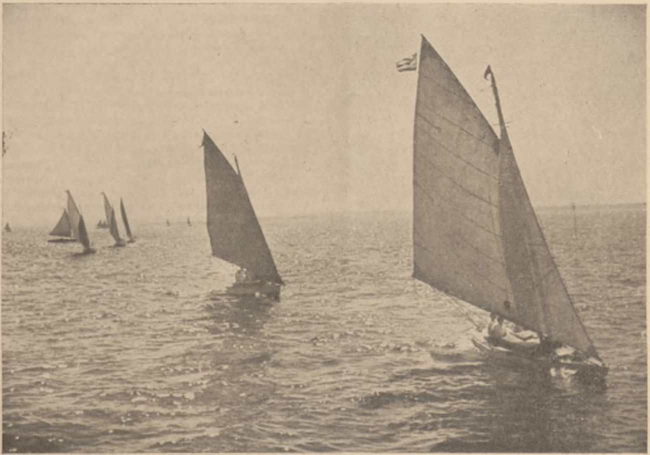
Bogusław Kaliński.

Pożar na jachcie

Wybuch pożaru następuje najczęściej wskutek niedbałości, nieostrożnego obchodzenia się z prymusem kuchennym, wchodzenia z otwartym światłem, lub zapalonym papierosem do pomieszczeń, gdzie zmagazynowano znaczne ilości materiałów łatwopalnych, n. p. w motorowniach, składach farby i t. p. Nie trzeba dodawać, że niebezpieczeństwo wzrasta jeszcze znacznie wskutek ciasnoty pomieszczeń, która wysoce utrudnia wszelką akcję ratowniczą. A akcja ta wymaga zdecydowania i kolosalnego zaparcia się siebie ratowników. — Deski oszalowania wewnętrznego, nasycone farbami olejnymi, palą się bardzo łatwo. Będzie zatym pożar na jachcie przerzucał się bardzo szybko i najcięższym zadaniem kierującego akcją ratowniczą będzie zlokalizowanie ognia, — niedopuszczenie do jego dalszego rozprzestrzenienia się.

Należy przede wszystkiem z rejonu objętego pożarem, jak i z jego najbliższego sąsiedztwa wynieść i usunąć wszystkie materiały łatwo palne. Bańki z naftą, lub benzyną najlepiej będzie szczelnie zamknąć i dla pewności wyrzucić na lince za burtę. Następnie — w miarę możności zamknąć dostęp świeżego powietrza do pomieszczenia objętego ogniem, co da się uzyskać przez szczelne zamknięcie luk i iluminatorów. O ile na jachcie znajduje się instalacja elektryczna — zamknąć dopływ prądu elektrycznego, by wykluczyć możność powstania krótkiego spięcia które mogłoby nas pozbawić światła w innych pomieszczeniach.

Płonące drzewo oszalowania wewnętrznego, gasi się najlepiej wodą. Nie można natomiast gasić wodą tłuszczów, jak benzyna, nafta, terpentyna, gdyż wypłyną na powierzchnię i będą się dalej paliły. W danym wypadku posłużyć się możemy piaskiem, lub — o ile go nie mamy — kocami, materacami, częściami ubrania — wogóle wszystkim, czym można ogień zarzucić i stłumić. Bardzo pomocne w takich wypadkach, zwłaszcza jeżeli chodzi o gaszenie ognia w zarodku — bywają różnego rodzaju gaśnice. Posługujący się nimi jednak musi zdawać sobie jasno sprawę



Jachty robotniczego klubu w Leningradzie żeglujące po Fińskiej zatoce.

z faktu, że nie zawsze da się zastosować każdą z nich. Gdybyśmy bowiem zaczęli gasić płonącą instalację elektryczną przy pomocy gaśnicy, wypełnionej czterochlorkiem węgla ten, pod wpływem rozżarzonej miedzi przewodów, jako katalizatora, związałby się z tlenem powietrza, tworząc tlenochlorek węgla, gaz duszący, w którym ulegliby zatruciu ratownicy.

Gaśnice są to syfony lub zbiorniki, w których znajduje się ciecz, odpowiednia do gaszenia, którą przy otwarciu odpowiedniego zaworu wyrzuca sprężony gaz. Rozróżniamy trzy zasadnicze rodzaje gaśnic: gaśnice fluidalne, będące zwykłymi syfonami, wypełnionymi wodą; gaśnice pianowe, z których gaz wyrzuca substancję pienistą, pokrywającą lekką, a gęstą powloką palący się materiał, oraz gaśnice gazowe. Te ostatnie zyskują sobie coraz więcej zwolenników, gdyż z wyjątkiem właśnie gaśnic, wypełnionych czterochlorkiem węgla — są najuniwersalniejsze. Zawierają one gaz ciężki, nie podtrzymujący płomienia najczęściej dwutlenek węgla. znaczną ich niedogodnością jest to, że zawierają gaz sprężony i w wypadku pozostawienia w ogniu mogą eksplodować pod wpływem wysokiej temperatury.

Do gaszenia płonących desek najlepiej będzie użyć gaśnicy fluidalnej, do płonących olejów lub smarów gaśnicy pianowej, pożar powstały w ciasnych pomieszczeniach tłumić gaśnicami gazowymi, wodą, lub przez odcięcie dostępu powietrza.

Na każdej gaśnicy znajduje się recepta, według której zestawiono jej zawartość. Recepta ta posłuży nam do orientacji z jakiego rodzaju gaśnicą mamy do czynienia.

Gdy pożar wybuchł na pokładzie — należy przede wszystkim zmienić kurs w stosunku do wiatru o tyle ,by lecące z wiatrem iskry nie zagrażały ożagleniu jachtu. Nie należy dodawać, że w wypadku pożaru w morzu, niezależnie do akcji ratowniczej, trzeba pamiętać o prowadzeniu normalnej żeglugi, obsłudze żagli i steru, oraz konieczności obserwacji horyzontu o wywieszeniu odpowiedniego sygnału kodowego, przepisowego dla statków nie odpowiadających za swe ruchy. (W dzień dwie kule, w nocy dwa czerwone światła, zawieszone jedno pod drugim nan maszcie i widoczne na 360°), gdyż jacht nie powinien w takich wypadkach zmieniać kursu, by nie przerzucić ognia na żagle.

Z chwilą gdy pożar został zlokalizowany, a następnie ugaszony musimy jeszcze przez dłuższy czas pilnie obserwować, czy przypadkiem gdzieś się co nie tli. Należy specjalnie uważnie kontrolować miejsca popalone. Trzeba bowiem pamiętać, że przepojone tłuszczowymi farbami drzewo pali się bardzo chciwie i najmniejsza iskierka, zapomniana gdzieś w szparach między poszyciem może rozpętać na nowo groźny żywioł, który strawił już niejeden statek, wbrew zabiegom ratowników. Jeżeli zajdzie potrzeba, jeżeli zauważylibyśmy dym, wydobywający się z pomiędzy desek poszycia — powinniśmy natychmiast poszycie zerwać i ogień zgasić. Nie powinniśmy się zrażać stratami, jakie przy tej okazji powstaną. Uszkodzenie części statku, czy ładunku, celem zapobieżenia jego zagładzie stanowi istotę, t. zw. „awarii wielkiej". Jeżeli jacht mamy ubezpieczony — towarzystwo asekuracyjne i tak poniesie koszt naprawy. Jeżeli nie byliśmy na tyle przezorni, żeby ubezpieczyć jacht od wypadku — pocieszmy się tym, że oszczędzając kilka desek wewnętrznego szalowania, moglibyśmy stracić cały statek.

Jak to sobie na wstępie powiedzieliśmy — jacht zagrożony pożarem jest w stanie uratować tylko bardzo energiczna i ofiarna akcji całej załogi. Należy przytym pamiętać że tylko zupełnie zsystematyzowana i ujęta w karby praca może dać pożądany efekt. Dlatego też, jeszcze przed rozpoczęciem podróży winien kapitan całą załogę podzielić sobie na grupy o ściśle określonych funkcjach na wypadek

alarmu pożarowego, tak by w wypadku ewentualnego wybuchu pożaru, każdy członek jasno zdawał sobie sprawę z zadań, jakie na nim ciążą i mógł bezzwłocznie przystąpić do akcji. Taki podział załogi na funkcje w razie alarmu pożarowego nazywamy sobie rolą.

Na każdym większym jachcie, wychodzącym w morze winny znajdować się, zestawione i ogłoszone przez zawieszenie w widocznym miejscu role alarmowe, tak by każdy członek załogi mógł od czasu do czasu przypomnieć sobie obowiązki, jakie na wypadek alarmu na nim ciążą.

Przy zestawianiu roli alarmu pożarowego, należy uwzględnić następujące potrzeby:

- prowadzenie jachtu,
- obsługę pomp i wiader,
- obsługę urządzeń odwadniających (pompy wężowe),
- obsługę gaśnic,
- zamknięcie luków,
- koce i materace,
- narzędzia służące do zrywania szalówki,
- usunięcie z obrębu pożaru materiałów łatwopalnych i zamknięcie dostępu powietrza.

Należy też pamiętać, że wszystkie stanowiska w akcji przeciwpożarowej winny być podwójnie obsadzone, gdyż przy ogniu na jachcie, zwłaszcza wobec szalonej ciasnoty miejsc i nieuniknionego w takich wypadkach, choćby minimalnego zamieszania, bardzo łatwo o wypadki poparzenia, mogące pozbawić poszkodowanego zdolności do pracy, a tym samym narazić dane stanowisko na pozostanie bez opieki, czy pomocy. Wreszcie na zakończenie chciałem rzucić kilka luźnych uwag na temat udzielania pomocy poparzonemu.

Poparzenia, trafiające się na jachtach, przy akcji przeciwpożarowej mogą być bardzo ciężkie i niebezpieczne. Wystarczy przypomnieć wypadek „Temidy II", gdzie przy wybuchu prymusa uległ poparzeniu w czasie gaszenia powstałego w następstwie tego wybuchu pożaru jeden z harcerzy. Poparzenia okazały się tak ciężkie, że poszkodowany przeleżał szereg miesięcy w szpitalu w Visby na wyspie Gotland, zanim stan jego zdrowia o tyle się poprawił, że mógł zostać odesłany do kraju.

Nie należy w żadnym wypadku posypywać poparzonych miejsc solą, ani też okładać wodą, jak to się naogół często praktykuje. Na miejsca lekko poparzone stosuje się okład z wody wapiennej i oleju lnianego, które winny obowiązkowo znajdować się w każdej apteczce podręcznej jachtu. O ile miejsca poparzone pokryte są bąblami i ranami — można na nie przykładać jedynie wyjałowioną opaskę; po powrocie do portu — chorego należy natychmiast oddać fachowej opiece lekarskiej. W wypadku, gdyby oparzenia były tak ciężkie, że temperatura u chorego by wzrosła — należy natychmiast zawrócić do najbliższego portu i poparzonego oddać pod opiekę lekarza.

W. Stypuła.

Samotnie przez Atlantyk

Ostatni numer tygodnika „Die Yacht", z dn. 25 września b. r. przynosi bardzo ciekawe sprawozdanie z podróży jachtu „Störtebeker", na którym niemiec kapitan Schleinbach przebył samotnie Atlantyk, żeglując z Lizbony do Nowego Jorku.

Kapitan Schleinbach, który niedawno ukończył swą wielką, trwającą 59 dni podróż, liczy obecnie 61 lat. Jako 16-letni chłopiec rozpoczął życie na morzu służąc na angielskich i amerykańskich żaglowcach. Własną pracą zdobył patent sternika a potem kapitana. W czasie wojny światowej dowodząc flotyllą parowców współpracował z niemieckim krążownikiem „Karlsruhe" w jego korsarskich wyprawach. W roku 1931 po opuszczeniu czynnej służby, na własnym jachcie z załogą 4 osób przebywa Atlantyk ze wschodu na zachód. W roku bieżącym kpt. Schleinbach przebył Atlantyk ponownie, tym razem bez załogi.



Na zatoce Kilońskiej.

„Störtebeker", jacht samotnego żeglarza, zaprojektowany został przez znanego konstruktora H. Rasmussena. Wymiary jego są następujące: całkowita długość 10,20 m, długość linji wodnej 7,50 m, największa szerokość 2,62 m, zanurzenie 1,60 m, ożaglowanie jawl. grot 26,20 m², bezan 4,75 m², rolfok 15 m², całkowita powierzchnia ożaglowania 45,05 m².*)

Po dokładnych przygotowaniach, dokonanych z unikaniem wszelkiego rozgłosu i reklamy „Störtebeker" został wysłany z Hamburga do Lizbony i dn. 22 czerwca opuścił port wypływając na ocean. Po kilku dniach uciążliwej żeglugi osiągnął wyspy Azorskie. Był to jeden z najcięższych odcinków drogi i jak mówił Schleinbach, tak trudnych warunków nie spotykał nigdy w tych okolicach w czasie swej czterdziestoletniej włóczęgi po morzach.

Postój na Azorach trwał nie długo. Dalsza droga prowadziła do Bermudów, wzdłuż Golfstromu. W trzy dni później, walcząc z ostrym sztormem, Schleinbach napotkał angielski statek, który na jego prośbę przesłał wiadomość do Hamburga.

Ciężką próbą nerwów był okres dziesięciodniowej bezwietrznej pogody. W okresie tym dzienna droga jachtu wynosiła zaledwie 10—30 mil.

Przed osiągnięciem Wysp Bermudzkich Schleinbach porzucił Golfstrom i skierował się na północ, by dostać się

*) Bliższe szczegóły dotyczące konstrukcji jachtu można znaleźć w wymienionym numerze „Die Yacht", gdzie podany jest dokładny plan.

w okolice nawiedzane przez samoloty kursujące pomiędzy N. Jorkiem a Bermudami.

W dalszej podróży bardzo miłym momentem był dzień, kiedy „Störtebeker", żeglując przy słabym wietrze, znalazł się w ławicy ryb. Żeglarz pragnąc skorzystać z takiej okazji sporządził sobie z zagiętej szpilki haczyk i używając kawałka białej szmaty zamiast przynęty rozpoczął połów.

Zakończenie podróży odbyło się w warunkach równie ciężkich jak i początek. Na krótko przed przybyciem do N. Jorku jacht dostał się w strefę burzy połączonej z ulewnym deszczem, ale i tym razem wyszedł z tej próby zwycięsko. W 59 dni po opuszczeniu Lizbony cel został osiągnięty.

Schlembach jest pierwszym Niemcem, który przebył samotnie Atlantyk. Wprawdzie nie jest on pierwszym zwycięzcą oceanu, ale jest pierwszym żeglarzem, który dokonał tego wyczynu przekroczywszy granicę przeciętnego wieku ludzkiego.

B. K

II-gie jesienne regaty kajakowe P. Z. K.

Na dzień 26 września r. b. zostały rozpisane II-gie Jesienne Międzyokręgowe Regaty Kajakowe P. Z. K., których organizacja przypadła w udziale Warszawskiemu Okręgowi P. Z. K.

Zanim przejdę do omówienia wyników oraz samych regat, zwrócę uwagę na znaczenie wprowadzenia i organizowania w sporcie kajakowym wyżej wspomnianych regat.

Sama nazwa powinna mówić za siebie: — „Międzyokręgowe". Do szlachetnej walki o pierwszeństwo stają reprezentacyjne drużyny Okręgów. Na starcie spotykamy elitę naszych sportowców kajakowych. To też śmiało można nazwać te regaty — „Jesiennymi Mistrzostwami Polski".

Przez organizowanie regat w końcu września dopingnje się zawodników oraz kierowników sportowych, którzy po Mistrzostwach Polski nie spoczywają na laurach, lecz w dalszym ciągu intensywnie pracują nad podniesieniem swej kondycji, chcą stwierdzić, że osiągnięte przez nich sukcesy nie są dziełem przypadku lecz wynikiem sumiennej pracy.

Łatwo stąd wyciągnąć wnioski, że organizowanie wyżej wspomnianych regat jest celowe i pożądane oraz należy mieć nadzieję, że wejdą one do tradycji P. Z. K.

Pierwsze Regaty Jesienne odbyły się w roku ubiegłym w Krakowie, gdzie do rywalizacji stanęły trzy okręgi Małopolsko-Śląski, Lwowski i Warszawski.

W tegorocznych II-gich Jesiennych Regatach wzięło udział pięć okręgów, a zatem wszystkie za wyjątkiem nowozorganizowanego okręgu Wileńskiego. Zawody organizował jak już wspomniałem Warsz. Okr. P. Z. K. na łaskawie użyczonym terenie przystani przez W. K. S. „Żoliborz".

Wczesnym rankiem w niedzielę 26 września Kapitan sportowy Warsz. Okr. P. Z. K. p. Jeliński Stan., jako Kierownik Regat zameldował Panu V.-Prezesowi Zarządu Gł. P. Z. K. Mjr. Sekundzie, 30 zawodników (w tej liczbie 3 zawodniczki) jako reprezentacje pięciu okręgów. Po przemówieniu Pana V.-Prezesa i wciągnięciu na maszt bander, Związkowej oraz Klubu „Żoliborz", zawodnicy wraz z kajakami zostali załadowani na specjalny statek, który przewiózł ich na start do biegów długodystansowych, mający miejsce poniżej Osiedla W. T. W. po warszawskim brzegu.

Po krótkim przemówieniu startera p. Krawczyńskiego Zygmunta oraz ostatnich uwagach kierownika Regat, o godz. 10.15 uszykowała się do startu pierwsza grupa jedynek. Start był lotny i dość trudny, jednak opanowanie startera i lojalność zawodników sprawiły, że w 6 minut po pierwszej grupie jedynek wystartowała druga, a po piętnastu minutach znów dwie grupy dwójek.

Po przerwie obiadowej w czasie której odbyła się odprawa kapitanów sportowych okręgów, o godz. 15-ej odbyły się biegi krótkie, w których w myśl regulaminu startowali ci sami zawodnicy co w biegach rannych. W obecnych Regatach wprowadzony został do programu bieg pań na 600 m. Do biegu tego stanęły przedstawicielki Poznania, Lwowa i Pomorza.

Rozdanie nagród i opuszczenie bander zakończyło II-gie Jesienne Międzyokręgowe Regaty Kajakowe P. Z. K., których wyniki poszczególnych zawodników i punktacje okręgowe przedstawiają się następująco:

Biegi długodystansowe

K1W. — 1) Sobieraj Czesław 50:32, 2) Wejszewski Wacław 51:39, 3) Fröss Julian 54:50.8, 4) Nowak Jan 54:53, 5) Borensztajn Ferdynand 55:36, 6) Wilkosz Julian 56:18.6, 7) Pietrow Aleksander 57:11, 8) Baran Jan 1:01.06,6, 9) Nadolny Henryk 1:01.37,9.

K2W. — 1) Donaszewski i Wojciechowski 49:53, 2) Wolniewicz i Zoelner 50:02, 3) Woźniak i Lenczowski 50:48, 4) Kotulski i Sztochryn 51:35.9, 5) Mazur i Konieczny 52:07.6, 6) Okupniak i Szymański 52:34, 7) Wroński i Kuźniarski 53:21.4.

Biegi krótkodystansowe

K1W. — 1) Sobieraj Cz. 5:23, 2) Wejszewski W. 5:42, 3) Nadolny H. 5:54, 4) Baran J. 5:59, 5) Borenstejn F. 6:05, 6) Fröss J. 6:05.4, 7) Nowak J. 6:12.8, 8) Wilkosz J. 6:14, 9) Pietrow A. 6:19.8.

K2W. — 1) Wolniewicz i Zoellner 5:29, Woźniak i Lenczowski 5:29, 2) Kotulski i Sztochryn 5:30, 3) Donaszewski i Wojciechowski 5:32.2, 4) Okupniak i Szymański 5:35, 5) Mazur i Konieczny 5:37.6, 6) Wroński i Kuźniarski 5:57.8.

K1W pań na 600 m. — 1) Prassówna Irena 4:35, 2) Freierówna Maria 4:39, 3) Baumówna Emilia 4:40.

Punktacja Okręgowa

1) Poznański 64 p., 2) Lwowski 50 p., 3) Małopolsko-Śląski 49 p., 4) Pomorski 40 p., 5) Warszawski 18 p.

Na zakończenie dodać należy, że organizatorzy wywiązali się z włożonego na nich obowiązku — bez zarzutu.

St. Jeliński



Czesław Sobieraj.

Kronika kajakowa

Regaty na Warcie

W niedzielę dnia 13 września br. zorganizowała Harcerska Drużyna Wilków Morskich poraz pierwszy Doroczne Jesienne Regaty Kajakowe na Warcie o nagrodę przechodnią Ka De Ha Harcerska Spółdzielnia.

Wyniki biegów:

10000 m. — Bieg K1W sen.
1 m. Sobieraj Czesław, H. D W. M. — 50.
2 m. Wolniewicz, H. D. W. M.
3 m. Rumiej Tad., H. D. W. M.

Bieg K2W sen.
1 m. Nadolny Służewski, H. D. W. M. — 42:12.
2 m. Szymański Okupniak, K. K. 28 — 42:45.
3 m. Apolinarski Ol.
Starzec W., Rogoz. Klub. Kajak. — 44.

Bieg K1W jun.
1 m. Garbarek Tadeusz, H. D. W. M. — 48:36.
2 m. Kaszubski Zenon, H. D. W. M. — 50:38.

Bieg K2W pocz.
1 m. Garbarek Walczak, H. D. W. M. — 48:52.
2 m. Filipowski
Stefaniak, H. D. W. M. — 49:36.

1000 m. Bieg K2W sen.
1 m. Nadolny Służewski, H. D. W. M. — 3:35.9.
2 m. Szymański Okupniak, K. K. 28 — 3:38.2.
3 m. Kulczak Sieradzki, K. K. 28 — 3:43.5.

Bieg K1W pocz.
1 m. Kubisiak, WKS Prosna — 4:12.9.
2 m. Walkowiak, R. K. K. — 4:25.2.
3 m. Rataj, R. K. K.

Bieg K2W pocz.
1 m. Karasiewicz, Skrzypczak, K. K. 28 — 3:41.3.
2 m. Walkowiak Likowski, R. K. K.

Bieg K1W jun.
1 m. Kowalewski, R. K. W.
2 m. Garbarek, H. D. W. M.

Bieg K2W jun.
1 m. Stefaniak Filipowski, H. D. W. M. — 4:04.

Bieg K1W pań.
1 m. Frajerówna, T. M. S. W. — 2:53.8.
2 m. Klinkowska, R. K. K. — 3:03.8.
3 m. Sikorzanka, Wilki Morskie — 3:07.3.

Bieg K2W młodzików.
1 m. Fabiszewski Ziegenhagen, R. K. K. — 2:34.7.
2 m. Tomkowiak Zdrojewski, H. D. W. M. — 2:42

Bieg K1W młodzików.
1 m. Mazak, H. D W. M. — 2:39.8.
2 m. Tomaszewski K. K. W. 28 — 2:43.1.
3 m. Kucharski, WKS Prosna.

Bieg K2W miesz.
1 m. Proń Frajerówna, T. M. S. W. — 3:57.8.
2 m. Klinkowska Nowak — 4:01.8.

Bieg K1W sen.
1 m. Sobieraj Czesław, H. D. W. M. — 3:51.6.
2 m. Wolniewicz, H. D. W. M. — 3:59.5.
3 m. Pilarczyk — 4:20.9.

Ogólna punktacja:
I Harc. Druż. Wilków Morskich — 72½ pkt.
II Rogoziński Klub Kajakowy — 36 pkt.
III Klub Kajakowy 28 r. — 22½ pkt.

Zawody w Toruniu

Dn. 25 i 26 ub. m. w ramach Dnia Kolejarza odbyły się zorganizowane przez K. P. W. w Toruniu między innymi zawody kajakowe, których wyniki były następujące:

Kajaki dwójki 10.000 m.: Słowiński—Trzciński (Grudziądz).

Kajaki jedynki panów 10.000 m: Feistner (Toruń).

Kajaki dwójki turystyczne 10.000 m: Olkiewicz Nikiel (Bydgoszcz).

Kajaki żaglowe 3.000 m: Jarysz—Demiel (Bydgoszcz).

Kajaki dwójki turyst. mieszane 1.000 m: Lewandowski—Szamlewska (Grudziądz).

Kajaki jedynki pań: Prassówna (Toruń) dystans 600 m.

Dwójki turyst. panów 1.000 m: Tobolewski—Jaworski (Toruń).

Kajaki jedynki panów 1 000 m: Wejszewski (Toruń).

Dwójki panów 1.000 m. Płoszyński—Lisiński (Toruń).

Dwójki mieszane 1.000 m: Wejszewski—Prassówna (Toruń).

O mistrzostwo Śląska

Dnia 19 września rozegrane zostały na rzece Przemszy w Mysłowicach trzecie długodystansowe zawody kajakowe o Mistrzostwo Śląska, na trasie 1, 7 i 18 klm.

W zawodach, które pod względem sportowym wypadły b. dobrze brali udział najlepsi kajakowcy nietylko Śląska, ale i innych dzielnic Polski, jak: Folwarczny i Biel ze „Strzelca" Czechowice, Wichary i Homel z P. P. W. Katowice, Józefowski z A. Z. S. Lwów oraz inż. Hadamicki i Brozdeczko z K. K. Katowice. Ogółem startowało 50 zawodników.

Organizacja zawodów, która spoczywała w rękach Delegatury Śląskiej sprawna, jedynie starter p. Chlas nieumiejętnym wypuszczaniem osad pokrzywdził w wielu wypadkach zawodników. Jako przykład podajemy tutaj start S. 2 W. Wicharego i Homla z P. P. W. Katowice, których wypuścił o dwie sekundy wcześniej przed parą inż. Hadamicki i Brozdeczko z K. K. Katowice, dzięki czemu ci ostatni pozbawieni zostali szans na zwycięstwo. Pomimo długiej trasy zawodnicy osiągnęli naogół dobre wyniki. Wzdłuż całej trasy zawodów ustawiły się liczne tłumy publiczności, które okrzykami dopingowały zawodników. Miłą niespodziankę zgotowali Strzelcy z Czechowic, Folwarczny i Biel, którzy w biegu na 18 klm uzyskali najlepszy czas dnia 1 godz. 24 28. W jedynkach popisywał się znany mistrz Wilkosz „Julek", który bez zbytniego wysiłku zajął w swej konkurencji pierwsze miejsce. Wśród pań w biegu na 1 klm zwyciężyła bezkonkurencyjna Hadamicka, która w swej kategorii jest nie do pokonania. Po skończonych zawodach, prezes delegatury śląskiej p. Myśliński wręczył zawodnikom nagrody w postaci pucharów, żetonów i t. p.

Wyniki były następujące:

Na dystansie 7 klm.

Składaki dwójki wyścigowe mieszane — 1) Materne Bauer (Winter Sport Verein, Katowice) 38:01, 2) Hadamicka Kamski (Katowicki KK) 38:16.

Na dystansie 18 klm.

Kajaki dwójki wyścigowe — 1) Folwarczny — Biel (Strzelec Czechowice) 1:24.28.

Jedynki wyścigowe 1) Wilkosz (Oświęcim) 1:26.44, 2) El asiński (Liga Morska Katowice).

Składaki dwójki wyścigowe 1) Wichary — Homel (PPW Katowice) 1:26.50, 2) Hadamicki—Brozdeczko (KKK) 1:26.51,5.

Składaki jedynki wyścigowe — 1) Banka (KKK) 1:34 09.5, 2) Józefowski (AZS Lwów).

Składaki dwójki turystyczne — 1) Bomber — Czech (KKK) 1:36.47,5.

Na dystansie 1 klm.

W biegu składaków jedynek wyścigowych pań zwyciężyła Hadamicka 3:16 przed Breslauerową.

Kronika żeglarska

Na jeziorze Łukomie

Na jeziorze Łukomie na Kaszubach odbyły się regaty żeglarskie „O niebieską wstęgę jeziora Łukomie".

Pierwsze miejsce zajął jacht „Śmigły" pod sterem p. Lemańczyka. Ogółem startowało 14 jachtów na trasie długości 12 km.

Regaty w Chełmży

Regaty w Chełmży zorganizowane przez Chełmżyńskie Tow. Wioślarskie przyniosły wyniki:

Żaglówki — trasa 4 km.:

1) IV Pom. Druż. Harc. z pp. Skowrońskim i K. K. na sterze 1:30, 2) Chełmż. Tow. Wiośl. z pp. Nowickim i Ry- [illegible]

Kajaki: Bieg dwójek wyścigowych — trasa 6 km.:

1) Chełmż. Tow. Wiośl. 27:26, 2) IV Pom. Druż. Harc. 28:33.5.

Dwójki turystyczne — trasa 6 km:

1) Chełmż. Tow. Wiośl. 27:42.6, 2) Chełmż. Tow. Wiośl. 29:26.9, 3) IV Pom. Druż. Harc. 29:39.

Jedynki wyścigowe — trasa 2 km:

1) Chełmż. Tow. Wiośl. — p. Błaszkiewicz 11:12.5, 2) IV Pom. Druż. Harc. — p. Bartoszyński 11:56.9.

Żaglówki turystyczne — trasa 2 km:

1) Chełmż. Tow. Wiośl. — p. Pietrzak 11:53.6, 2) IV Pom. Druż. Harc. 12:44.4.

Polskie jachty na morzu

Jacht A. Z. M. „Krzysztof Arciszewski" o którego zaginięciu krążyły fałszywe pogłoski, powrócił do Gdyni z kompletną załogą, składającą się z członków A. Z. M ze [illegible]

W podróży swej akademicy lwowscy przebyli 928 mil morskich i odwiedzili porty Ronneby, Trelleborg, Kopenhage, Hoelsingoer i Grenaa.

Drugi jacht AZM „Jurand" po krótkim postoju w Kolonii mimo trudnych warunków żeglarskich wyruszył w dalszą drogę.

Jacht polski „Światowid", odbywający obecnie daleką podróż morską, znajduje się na Morzu Północnym na wyspie Sylt, skąd po naprawie uszkodzeń, odniesionych podczas burzy, wyruszyć ma do Hagi.

Bokserzy chcą żeglować

Zawodnicy K. S. „Fort Bema" własnymi siłami budują jacht dalekomorski. Za kilka miesięcy jacht będzie całkowicie wykończony i wszyscy zawodnicy będą odbywać na nim podróże dalekomorskie. Będą na nim jeździć wszyscy bokserzy, piłkarze, kolarze oczywiście po przejściu odpowiedniego kursu.

Jacht będzie wyglądał okazale o liniach nowoczesnych i wielkości podobnej do Temidy I. Będzie mógł pomieścić około 16 osób. Posiadać będzie dwa maszty, żagli około [illegible]

OGŁOSZENIE

Jacht Klub Akademickiego Związku Sportowego w Warszawie organizuje, według programu P. Z. Ż., dnia 3 października 1937 roku (termin zap. 10.X) o godz. 10-ej regaty związkowe we wszystkich klasach P. Z. Ż., ponadto odbędą się dwa wyścigi: w klasie V dla juniorów i żeglarek.

Nagrody klasowe według przepisów P. Z. Ż. we wszystkich klasach, ponadto rozegrane będą nagrody przechodnie A. Z. S. w klasie V żeglarek, w klasie V ogólnej oraz w klasie S.

Wpisowe w klasie V zł. 3.—, w pozostałych klasach zł. 5.—.

Zgłoszenia na regaty przyjmowane będą w sekretariacie na przystani A. Z. S.

Kronika pływacka

Weryfikacja mistrzów piłki wodnej

Mistrzostwa Polski w piłce wodnej zostały już przez Polski Związek Pływacki weryfikowane. Komisja stwierdziła, że ze względu na to, iż krakowska Makabi grała w roku bieżącym przez cały czas będąc zawieszona, zdecydowano się uznać wszystkie mecze Makabi jako walkowery na korzyść jej przeciwników.

Obecnie zatym tabela przedstawia się następująco: 1) EKS (Katowice) 16 pkt., 2) AZS (Warszawa) 11 pkt., 3) Hakoah (Bielsko) 9 pkt., 4) KSZO (Ostrowiec) 5 pkt., 5) Makabi (Kraków) 0 pkt.

Makabi spada zatym z ligi waterpolowej — na jej miej- [illegible]

Projekty mistrzostw zimowych

Okręgowy Związek Pływacki we Lwowie zwrócił się do PZP z propozycją powierzenia Okręgowi lwowskiemu organizacji zimowych mistrzostw Polski w pływaniu. Zawody mistrzowskie odbyłyby się we Lwowie w marcu przyszłego roku.

Z polskiego związku pływackiego

Wiceprezes Polskiego Związku Pływackiego dyr. Czyż podał się na ostatnim posiedzeniu Związku do dymisji.

*

*

Trener pływacki p. Stepp. udaje się do Gdyni, skąd odpłynie do Ameryki.

Z okręgu Lubelskiego P. Z. P.

Przez kilka lat z rzędu pisano b. wiele nieprzyjemnych rzeczy o sporcie pływackim na terenie Lublina. Było to tym boleśniejsze, że prawdziwe. Obecnie poczyniono b. wiele w kierunku podźwignięcia nadszarpniętej opinii pływactwa lu- [illegible]

Wyniki pracy nie kazały na siebie długo czekać. Organizacja kursu nauki pływania, organizowanie siedmiokrotnie zawodów pływackich, w tym raz na prowincji, systematycznie prowadzone treningi zawodników, a przede wszystkim budzenie zainteresowania sportem pływackim wśród młodzieży szkolnej, to praca jaką nie każdy okręg w Polsce może się poszczycić.

Fakt, że do ostatnich zawodów w sezonie zgłoszono 120 zawodniczek i zawodników — mówi sam za siebie.

Równocześnie z wynikami pracy organizacyjno-propagandowej wszerz, okazały się już pewne wyniki sportowe.

Nie można ich wprawdzie zaliczyć do wyników polskiej extra klasy, ponieważ trudno jest w czasie jednego sezonu letniego zdobyć to, nad czym inne okręgi lata całe pracują.

Dla orientacji parę wyników:

50 m dowolnym panów — 31,2 (Sankiewicz).
100 m dowolnym panów — 1,17 (Sankiewicz).
100 m żabką — 1,36 (Romer, Karasiński)
100 m wznak — 1,43 (Pleśnierowicz)

Szkoda tylko, że w pracach nad uzdrowieniem stosunków w pływactwie lubelskim, poza M.K.S-em, nie wykazują większego zainteresowania, ani też w pracach tych nie biorą udziału takie kluby, jak W.K.S. Unia, A.Z.S., P.P.W., K.P.W., Sokół i inne.

Mamy nadzieję, że przyszły rok przyniesie dalszą poprawę i kluby, które dotychczas nie wykazały większej żywotności, zainteresują się pływaniem w przyszłym [illegible].

Nowe rekordy świata

W Londynie odbyły się międzynarodowe zawody, na których znana pływaczka duńska Ragnild Hveger ustanowiła nowy rekord świata na 150 jardów stylem grzbietowym w czasie 1:49,8 sek.

Kronika wioślarska

Międzyklubowe regaty w Wilnie

W ostatnią niedzielę września na Wilii odbyły się międzyszkolne regaty wioślarskie, które zgromadziły około 1000 widzów. Wyniki techniczne:

Czwórki półwyścigowe uczenic:
1) [illegible]
2) gimn. El. Orzeszkowej.

Czwórki uczniów:
1) Ośrodek harc. KS. — 3:28.5.
2) Państw. szkoła techn.

Dwójki uczniów:
1) Gimn. Zygm. Augusta — 4:26.7.
2) Państw. szkoła techniczna.

Dwójki uczenic:
1) Gimn. Benedyktynek — (walkower).

Czwórki półwyścigowe uczniów:
1) Państw. szkoła techn — 3:54.
2) Gimn. mechaniczne.

Ósemki:
1) Harc. K. S. — (walkower).

Po regatach prof. Struchanowicz rozdał uczniom żetony.

Zamknięcie sezonu wioślarskiego w Bydgoszczy

Uroczystość zamknięcia sezonu w Bydgoskim Ośrodku Wioślarskim rozpoczęła się zbiórką wszystkich klubów na przystani BTW. Wioślarze każde swe poczynania rozpoczynają i kończą z Bogiem. To też w karnych szeregach pomaszerowano przede wszystkim na solenne nabożeństwo do kościoła ks. ks. Misjonarzy na Bielawkach. Pochód prowadził naczelnik B. T. W. p. Leon Birkholc. Na czele postępowały poczty sztandarowe BTW i KW „Gryf", po czym w długich rzędach wioślarki i wioślarze. Mszę św. odprawił ks. Ginterowski. Jeden z księży misjonarzy wygłosił okolicznościowe podniosłe kazanie. Po nabożeństwie przemaszerowano w tym samym porządku na przystań BTW, gdzie już zjawili się liczni przedstawiciele władz i społeczeństwa. Władze rządowe reprezentował p. wicestarosta Robakowski. Przybyli liczni przedstawiciele wojska z p. płk. Skroczyńskim na czele. P. prezydenta m. Barciszewskiego i Miejski Kom. WF zastępował p. dyr. Matuszewski. Ponadto obecni byli: dyrektor Państw. Zarządu Dróg Wodnych p. inż. Mikeska, p. redaktor Jan Teska, dyrektorzy szkół średnich, zarządy wszystkich klubów wioślarskich i delegaci bratnich organizacyj. Na maszcie głównym BTW powiewały flagi wszystkich towarzystw wioślarskich.

Prezes Bydgoskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich p. Dr Siemiątkowski wygłosił do zebranych piękne przemówienie, które w streszczeniu podajemy. Po powitaniu gości i wioślarzy mówca stwierdził, że uroczystość ta jest trochę smętna, bo oto zamykają się podwoje szałasów wioślarskich i zamiera życie na Brdzie. Uroczystość ma charakter dożynek po wioślarskich żniwach. I gdy trzeba dokonać obrachunku, to należy stwierdzić, że praca była wydatna. „Organizowaliśmy swoje zwykłe regaty i przeprowadziliśmy organizacyę techniczną imprez społecznych, jak np. święta morza i korowodu w dniu powitania armii. Przede wszystkim jednak braliśmy udział w regatach na wszystkich wodach Polski i z dumą stwierdzić mogę, że Bydgoski Ośrodek Wioślarski stanął w tym roku z wielką przewagą zwycięstw na czele wszystkich ośrodków, a Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie osiągnęło największą ilość punktów wśród wioślarstwa polskiego i z wielką przewagą zajęło pierwsze miejsce w tabeli klasyfikacyjnej. Z dumą też zaznaczyć należy, że w tym roku powstały w naszym ośrodku dwie nowe przystanie, a mianowicie wspaniała przystań WKS i przystań BKW.

Sumując to wszystko stwierdzamy, że rok ten jest rokiem wielkich sukcesów, rokiem dzielnej pracy, rokiem rozwoju wszerz i rokiem szczytowych wyników. Wyniki te mamy w dużej mierze do zawdzięczenia współpracy społeczeństwa i poparcia władz. Spełniliśmy swój obowiązek i wioślarstwo bydgoskie z pewną dumą złożyć może plon swej pracy w ręce społeczeństwa. Wysoki poziom nakłada na [illegible]ślarstwo bydgoskie większe obowiązki. Musimy teraz iść dalej, aby rok następny nie był rokiem wstecz, i w tej naszej pracy prosimy o dalszą współpracę społeczeństwa i poparcie [illegible]".

Gromkie oklaski zabrzmiały po tym przemówieniu. Oklaski też nagrodziły następnych mówców: przedstawicieli władz w osobach p. wicestarosty Robakowskiego, p. płk. Skroczyńskiego i p. dyr. Matuszewskiego, którzy wyrazili ośrodkowi bydgoskiemu wioślarzy swe życzenia i uznanie. Życzenia pisemne nadesłał m. in. również dyrektor kolei Francusko-Polskiego Tow. Kolejowego p. inż. Jan Getler-Girtler, który usprawiedliwiając niemożność osobistego przybycia pisze m. in.:

„Interesując się bliżej sportami, z uwagą śledzę rozwój sportu wodnego terenu bydgoskiego i z przyjemnością stwierdzam wysoką jego klasę".

Po przemówieniach nastąpił koncert, po czym przedstawiciele władz i zarządów wioślarskich odebrali imponującą defiladę łodzi na Brdzie. Defiladzie przyglądały się tłumy publiczności, zebrane na mostach i po brzegach rzeki.

Łodzie zebrały się na wysokości ul. Krakowskiej, gdzie z punktu zbornego wypuszczał je według kategorii (od jedynek do ósemek) p. Fr. Wiśniewski z BTW. W poszczególnych kategoriach kolejność łodzi była następująca: 1) KW Gryf, 2) RC Frithjof, 3) Kolejowy KW, 4) Bydgoski Klub Wioślarek, 5) Tow. Wiośl. Niemieckich, 6) Okręgowa Sekcja Wodna Poczt. PW, 7) Policyjny KS, 8) Gimnazjalne Kluby, 9) BTW. Na czele defilady jechał p. Łagiewski z BTW na jedynce.

Wspaniałą rewię wioślarzy owacyjnie oklaskiwano, podziwiając doskonałą postawę zawodniczek i zawodników.

Na zakończenie sezonu odbyły się regaty długodystansowe na przestrzeni 10 km. Start i meta znajdowały się na przystani BTW, półmetek przy starej śluzie naprzeciw tartaku Salomon. Odbyły się trzy biegi.

W *biegu dwójek podwójnych półwyścigowych* startowały dwie łodzie RCFrithjof. Zwyciężyła osada pod sterem Lepkego (wioślarze Reich i Böhme) w czasie 48.10 przed osadą pod sterem Larskego 52.20.

W biegu czwórek półwyścigowych nowicjuszy zwyciężyła I osada BTW (Kończal, Lewandowski, Mroczkowski, Kubicki, sternik Knioła) w czasie 45.10, 2) Kolejowy K. W. 45.33, 3) Policyjny K. S. 46.32, 4) II B. T. W. 49.10, 5) K. W. Gryf 51.48.

W biegu czwórek półwyścigowych pań startowały dwie łodzie KW Gryf. Zwyciężyła osada łodzi „Jarema" — 58.52, 2) łódź „Balladyna" — 64.

Zwycięskie osady otrzymają dyplomy pamiątkowe. O godz. 16 p. płk. Skróczyński dokonał opuszczenia flag z masztu głównego na znak zamknięcia sezonu. Na zakończenie odbył się dancing towarzyski na przystani BTW.

Tabela punktacyjna P. Z. T. W.
na sezon 1937 r.

Kluby męskie

L. p.	Towarzystwo	Miejscowość	Punktów	Regat	Biegów	Zwycięstw
1	Bydgoskie Tow. Wiośl.	Bydgoszcz	598.5	13	35	23
2	Akad. Zw. Sportowy .	Poznań	424.5	9	33	15
3	Warsz. Tow. Wiośl. .	Warszawa	290	10	39	19
4	Kol. Klub Wiośl. K.P.W.	Bydgoszcz	253	10	32	12
5	Klub Wioślarski Toruń	Toruń	180	7	29	10
6	Akadem. Zw. Sport. .	Kraków	174	7	16	10
7	Tow. Wioślarskie . .	Płock	148	7	24	8
8	R. C. „Frithjof" . . .	Bydgoszcz	135	7	30	12
9	Kaliskie Tow. Wiośl. .	Kalisz	129	6	23	12
10	Tow. Wioślarskie . .	Włocławek	126	9	28	6
11	Policyjny Kl. Sportowy	Bydgoszcz	95.5	9	22	6
12	Graudenzer R. V. . .	Grudziądz	92.5	7	17	4
13	W. K. S. „Prosna" . .	Kalisz	88	5	16	7
14	Wojsk. K. S. „Śmigły"	Wilno	76	3	4	2
15	Policyjny Kl. Sportowy	Kalisz	71	4	11	5
16	Akadem. Zw. Sport. .	Warszawa	70	7	13	2
17	Klub Wioślarski . . .	Gdańsk	69	3	14	2
18	Kujaw. Kl. Wioślarski	Włocławek	55.5	6	10	5
19	K. S. „Syrena"	Warszawa	48.5	3	10	4
20	W. K. S. Żoliborz . .	Warszawa	47	7	11	3
21	G. T. W. „Wisła" . .	Grudziądz	46	6	15	3
22	Klub Wiośl. „Wisła"	Warszawa	42	4	12	3
23	K. W. „Rejów" . . .	Skarżysko	37	4	6	2
24	Wojskowy K. S. . . .	Poznań	30.5	4	9	4
25	Tow. Wiośl. „Polonia" .	Poznań	30	3	11	3
26	Klub Wiośl. „Gopło" .	Kruszwica	27	3	6	2
27	Ruder Club „Neptun"	Poznań	22	5	7	2
	P. R. V. „Germania"	Poznań	22	4	6	2
29	Wojskowy Yacht Klub	Włocławek	20.5	3	8	2
30	Klub Sport. Z.U.A.W.	Warszawa	19	3	6	1
31	Pozn. T. W. „Tryton"	Poznań	15	2	8	1
	Oficerski Y. K. R. P. .	Warszawa	15	4	7	0
33	Harc. Klub Sportowy	Wilno	12	2	3	1
34	Klub Wiośl. „Gryf"	Bydgoszcz	11.5	4	8	0
35	K. S. Rodz. Urzędnicza	Warszawa	8	1	2	1
36	Klub Wiośl. z r. 1930	Kalisz	6	2	5	0
37	Oddz. Wiośl. Sokoła .	Kraków	4	1	2	0
	Chełmż. Tow. Wiośl. .	Chełmża	4	2	3	0
	Polic. Klub Sportowy	Warszawa	4	2	4	0
40	Polic. Klub Sportowy	Wilno	1	1	1	0
	K. S. Polska YMCA .	Warszawa	[illegible]	1	1	0

Kluby kobiece

L. p.	Towarzystwo	Miejscowość	Punktów	Regat	Biegów	Zwycięstw
1	Warsz. Klub Wioślarek	Warszawa	126	8	12	6
2	Bydg. Klub Wioślarek	Bydgoszcz	69	8	9	6
3	Policyjny K. S. .	Kalisz	42	3	5	4
4	Grudz. T. W. „Wisła"	Grudziądz	25	3	3	2
5	Wil. Tow. Wioślarek	Wilno	15	1	1	1
6	W. K. S. Żoliborz . .	Warszawa	9	2	2	1
7	Akademicki Zw. Sport.	Warszawa	8	1	1	1
8	Pozn. Klub Wioślarek	Poznań	8	2	2	1
9	Wojskowy K. S. .	Poznań	6.5	3	3	2
10	P. R. V. Germania	Poznań	3	3	3	0
11	Klub Wiośl. „Gryf"	Bydgoszcz	3	3	3	0
12	Tow. Wioślarek . .	Kalisz	2	2	2	0
13	Klub Wioślarski . . .	Gdańsk	1	1	1	0
14	Oddział Wiośl. Sokoła	Kraków	1	1	1	0
15	Akademicki Z. S. . .	Kraków	1	1	1	0

Regaty międzyklubowe w Warszawie
19 września 1937 r.

Bieg	W. T. W. Wa[illegible]	[illegible]	[illegible]	Z.U.A.W. [illegible]	K. W. W[illegible]	[illegible] Wil[illegible]	K. S. [illegible] W[illegible]	[illegible] S. [illegible] W[illegible]	[illegible] K. W. W[illegible]	K. W. [illegible] W[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] W[illegible]
Czw. młodszych	12	—	—	—	2	—	7	—	—	—	2	—	—
Jedynki	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—
Czw. półwyścig. .	—	8	—	1	—	—	—	—	4,5	1	—	1	1
Jedynki nowic.	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czwórki nowic.	2	—	—	12	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Czwórki . .	—	—	17	—		—	2	—	—	—	—	—	—
Czw. półw. młodz.	—	1	—	—	—	8	—	—	—	1	—	—	—
Jed. młodszych .	6	—	—	—	—		—	1	—	—	—	—	—
Czw. wagi lekkiej	—	2	—	—	12	—	—	—	—	2	—	—	—
Ósemki nowic. .	21	3	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem	42	19	17	16	14	10	9	8	4,5	4	2	1	1

Regaty propagandowe w Grudziądzu
dn. 19 września 1937 r.

Bieg	B. T. W. Bydgoszcz	G. T. W. „Wisła" Grudziądz	Graudenzer R. V. Grudziądz	K[illegible] B[illegible]	P[illegible] Bydgoszcz	K. W. [illegible] K[illegible]
Czwórki półwyścigowe . . .	—	—	8	—	—	1
Czwórki półwyścig. nowic. .	—	1	—	8	4.5	—
Jedynki	—	7	—	—	—	—
Czwórki półwyścig. młodz. .	—	8	—	—	—	—
Czwórki nowicjuszy	12	—	2	—	—	—
Czwórki półwyścigowe . .	4.5	8	1	1	1	—
Czwórki	17	—	2	—	—	—
Razem . . .	33.5	24	13	9	5.5	1

Prosimy opłacić prenumeratę za

Sport Wodny

Pocztowe konto rozrachunkowe Nr. 346



UWAGA KLUBY!

pozostała niewielka ilość egzemplarzy

KOMPLETÓW ROCZNIKÓW SPORTU WODNEGO

w płóciennej oprawie tłoczonej złotem

po 20 zł. za rocznik

Administr. SPORTU WODNEGO wysyła roczniki po uprzednim wpłaceniu należności — Warszawa, Pierackiego 15.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, UL. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18 , półrocznie Zł. 9.—.

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.

Konto w P. K. O. Nr. 22036 właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. M. Staszyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 665-46.